

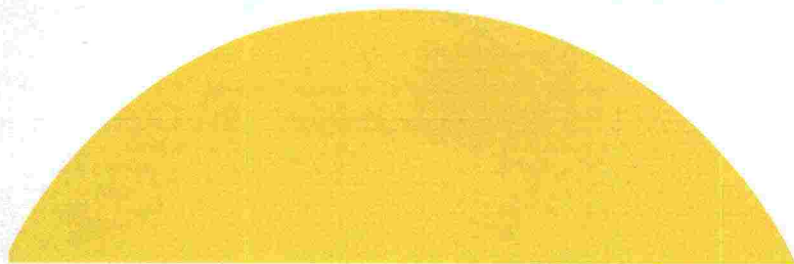
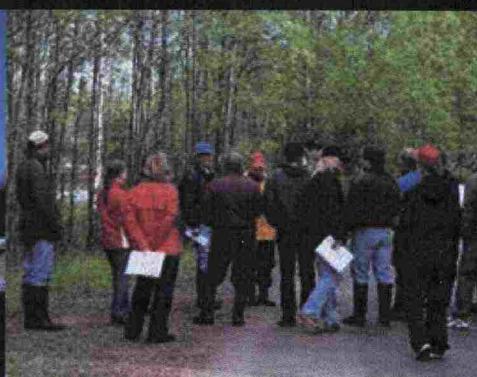
Tiina Kähö, Taina Klinga ja Mirka Härkönen

Valtatie 5 välillä Tuppurala–Nuutilanmäki, ympäristövaikutusten arviointimenettely

Vuorovaikutusprosessi

Vuorovaikutusprosessin kuvaus ja käytetyt menetelmät

Tiehallinnon selvityksiä 33/2006



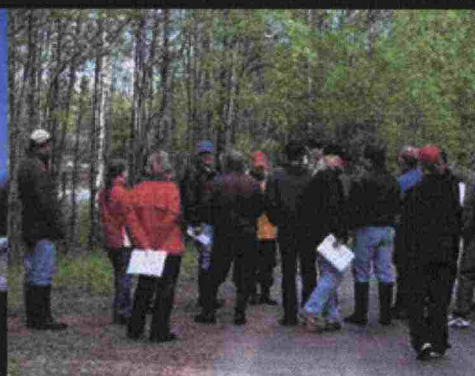
Tiina Kähö, Taina Klinga ja Mirka Härkönen

Valtatie 5 välillä Tuppurala–Nuutilanmäki, ympäristövaikutusten arviointimenettely

Vuorovaikutusprosessi

Vuorovaikutusprosessin kuvaus ja käytetyt menetelmät

Tiehallinnon selvityksiä 33/2006



Valtatie 5 välillä Tuppurala–Nuutilanmäki, ympäristövaikutusten arviointimenettely

Vuorovaikutusprosessi

Vuorovaikutusprosessin kuvaus ja käytetyt menetelmät

Tiehallinnon selvityksiä 33/2006

Kannen kuvat: Taina Klinga, Tiina Kähö ja Marja Oittinen

Verkkojulkaisu pdf (www.tiehallinto.fi/julkaisut)

ISBN 951-803-749-3

ISSN 1459-1553

TIEH 3201009-v

TIEHALLINTO

Kaakkois-Suomen tiepiiri

Kauppamiehenkatu 4

45100 Kouvola

Puhelin 0204 22 11

Tiina Kähö, Taina Klinga ja Mirka Härkönen: Valtatie 5 välillä Tuppurala–Nuutilanmäki, ympäristövaikutusten arviointimenettely. Vuorovaikutusprosessi. Vuorovaikutusprosessin kuvaus ja käytetyt menetelmät. Kouvola 2006. Tiehallinto, Kaakkois-Suomen tiepiiri. Tiehallinnon selvityksiä 33/2006, 32 s. + liitteet. 4 s. ISBN 951-803-749-3
ISSN 1459-1553, TIEH 3201009-v

Asiasanat: YVA, vuorovaikutus, menetelmät
Aiheluokka: 05,10

TIIVISTELMÄ

Ihmisiin kohdistuvat vaikutukset sekä vuoropuhelu ovat vuosia olleet yhä keskeisemmässä roolissa tiehankkeissa. Kuitenkin dokumentoitua tietoa vuoropuheluprosessin kulusta ja vaikuttavuudesta on olemassa vain vähän.

Kaakkois-Suomen tiepiirissä käynnistettiin vuoden 2004 lopussa lakisääteinen ympäristövaikutusten arviointimenettely valtatie 5 parantamisesta välillä Tuppurala–Nuutilanmäki. Arvioinnin tulokset esitettiin tammikuussa 2006 valmistuneessa YVA-selostuksessa. Hankkeessa panostettiin kansalaisten kanssa käytyyn vuoropuheluun vahvasti. Hankkeessa hyödynnettiin useita ihmisiin kohdistuvien vaikutusten arvioinnin menetelmiä koko YVA-menettelyn ajan. Tuloksena oli prosessi, jossa hankkeen vaihtoehtoja käsiteltiin laajasti ja niitä arvioitiin aidossa yhteistyössä kansalaisten kanssa.

YVA-prosessi tuotti arvokasta tietoa ihmisiin kohdistuvien vaikutusten arvioinnista. Arviointiraportissa on esitetty vuorovaikutukseen liittyvät työvaiheet ja niiden toteuttaminen käytännössä. Raportissa on tarkoitus välittää sitä tietoa vuorovaikutusprosessista, mitä ei ole saatavissa valmiista suunnitelma-raportista. Tietoa voidaan hyödyntää sekä hankkeen jatkosuunnittelussa että muissa vastaavissa suunnitteluhankkeissa. Raportissa pohditaan vuorovaikutusprosessin vaikuttavuutta ja vaikutusta arviointituloksiin.

Vuorovaikutusprosessin johtopäätöksenä voidaan esittää mm. seuraavia keskeisimpiä tiehankkeiden vuoropuhelussa huomioitavia asioita ja kokemuksia:

- Vuorovaikutusmenetelmiä voidaan käyttää joustavasti tilanteen mukaan ja samanaikaisesti.
 - Menetelmiä kannattaa pohtia uudelleen paikallisten osallistumistapojen selvittyä suunnitteluprosessin edetessä. Työohjelmaa voidaan uudistaa tarvittaessa tarkoituksenmukaiseksi.
 - Paikallisilla ihmisillä on paras alueen tuntemus. Avoimen vuoropuhelun kautta saadaan ajantasaista tietoa paikallisista oloista ja huomioitavista asioista
 - Vaihtoehtoja tarkennetaan ja muokataan koko suunnittelun ajan. Osallistumalla voi vaikuttaa myös uusien vaihtoehtojen tutkimiseen.
 - Eri vaihtoehdolla on sekä myönteisiä että kielteisiä vaikutuksia. Vaikutusten laaja käsittely ja avoin keskustelu varmistavat yhteisesti hyväksyttävimmän ratkaisun löytymisen.
 - Vuoropuhelun myötä hankkeen merkittävimmät vaikutukset tunnistetaan varmemmin.
 - Hyvällä suunnittelulla ja tiiviillä vuoropuhelulla ennaltaehkäistään kielteisiä vaikutuksia ja lievennetään mahdollisia haitallisia vaikutuksia jo mahdollisimman aikaisessa vaiheessa.
- Jokainen suunnitteluhanke on oppimista kaikille osapuolille.

ESIPUHE

Ihmisiin kohdistuvat vaikutukset sekä vuoropuhelu ovat jo vuosia olleet yhä keskeisemmässä roolissa tiehankkeissa. Kuitenkin dokumentoitua tietoa vuoropuheluprosessin kulusta ja vaikuttavuudesta on olemassa vain vähän. Vuonna 2005 laaditun Tuppurala-Nuutilanmäki YVAn vuorovaikutusprosessi koettiin hyvin onnistuneeksi monesta näkökulmasta. Prosessi sai kiitosta myös tärkeimmiltä osapuolilta, eli asukkailta ja muilta sidosryhmiltä. Tämän vuoksi hankkeessa mukana olleilla heräsi ajatus dokumentoida prosessista myös ns. "näkymätön" puoli – ne asiat, jotka eivät näy valmiista suunnitelma-raporteista. Tässä arviointiraportissa on esitetty vuorovaikutukseen liittyvät työvaiheet ja niiden toteuttaminen käytännössä. Tarkoituksena on, että tätä dokumentoitua tietoa voidaan hyödyntää sekä hankkeen jatkosuunnittelussa että muissa vastaavissa suunnitteluhankkeissa. Raportin näkökulma on hyvin käytännönläheinen. Lopussa on esitetty pohdintaa vuorovaikutusprosessin vaikuttavuudesta tässä hankkeessa sekä kerätty yhteen keskeiset jatkosuunnittelussa huomioitavat asiat.

Raportti on laadittu YVAssa suunnittelukonsulttina toimineessa Sitossa, jossa työstä vastasi Tiina Kähö. Konsultin työryhmään kuuluivat lisäksi Taina Klinga ja Mirka Härkönen. Kaakkois-Suomen tiepiirissä työtä ohjasi ympäristöasiantuntija Hanna Kailasto. Tiehallinnon vuorovaikutusprosessien kehittymistä ovat merkittävästi edistäneet Pekka Hämäläinen ja Juha Laamanen, jotka ovat myös kommentoineet tätä työtä. Tuppurala-Nuutilanmäki YVA oli myös esimerkkihankkeena vuona 2006 valmistuneessa Emilia Mikkosen diplomityössä "Vaihtoehtojen merkitys Tiehankkeiden YVAssa ja päätöksenteossa". Työ tehtiin Lappeenrannan teknilliseen yliopistoon.

Kouvolassa, syyskuussa 2006

Tiehallinto
Kaakkois-Suomen tiepiiri

Sisältö

| | | |
|-----|---|----|
| 1 | JOHDANTO | 9 |
| 2 | VUOROVAIKUTUSPROSESSIN KUVAUS | 10 |
| 2.1 | Työn lähtökohdat | 10 |
| 2.2 | YVA-menettely ja tutkitut vaihtoehdot | 10 |
| 2.3 | Ihmisten elinolot suunnittelualueella | 11 |
| 2.4 | Vuorovaikutusprosessin työvaiheet ja eteneminen käytännössä | 12 |
| 3 | MENETELMÄT JA KOKEMUKSET VUOROVAIKUTUKSEN TOTEUTTAMISESTA | 20 |
| 3.1 | Sidosryhmien tavoittaminen | 20 |
| 3.2 | Perinteiset esittelytilaisuudet | 21 |
| 3.3 | Työpajatyöskentely | 22 |
| 3.4 | Maastokäynnit | 23 |
| 3.5 | Luottamushenkilöiden keskustelu- ja infotilaisuudet | 24 |
| 3.6 | Tiedottaminen ja kuulutukset osana YVA-menettelyä | 25 |
| 3.7 | Internetin hyödyntäminen | 25 |
| 3.8 | Suhteet osallisiin | 26 |
| 4 | POHDINTAA VUOROVAIKUTUKSEN ONNISTUMISESTA JA VAIKUTTAVUUDESTA | 27 |
| 5 | VUOROVAIKUTUSTIEDON HYÖDYNTÄMINEN JATKOSUUNNITTELUSSA | 30 |
| 6 | LIITTEET | 31 |

1 JOHDANTO

Kaakkois-Suomen tiepiirissä käynnistettiin vuoden 2004 lopussa lakisääteinen ympäristövaikutusten arviointimenettely valtatie 5 parantamisesta välillä Tuppurala-Nuutilanmäki. Arvioinnin tulokset esitettiin tammikuussa 2006 valmistuneessa YVA-selostuksessa. Kaakkois-Suomen ympäristökeskus antoi yhteysviranomaisen lausunnon arviointiselostuksesta 30.5.2006.

Hankkeessa panostettiin kansalaisten kanssa käytyyn vuoropuheluun vahvasti. Käydyn vuoropuhelun keskeisenä tavoitteena oli kerätä tietoa ja eri osapuolten näkemyksiä tiehankkeen eri vaihtoehtoista ja koetuista vaikutuksista. Hankkeessa hyödynnettiin useita ihmisiin kohdistuvien vaikutusten arvioinnin menetelmiä koko YVA-menettelyn ajan. Tuloksena oli prosessi, jossa hankkeen vaihtoehtoja käsiteltiin laajasti ja niitä arvioitiin aidossa yhteistyössä kansalaisten kanssa.

2 VUOROVAIKUTUSPROSESSIN KUVAUS

2.1 Työn lähtökohdat

Hankkeen suunnittelualue oli noin 21 kilometrin pituinen valtatiejakso Mikkelissä ja Juvalla sekä siihen välittömästi verkollisesti liittyvät muut yleiset tiet ja liikenneväylät. Suunnittelualue alkoi Mikkelin keskustan itäpuolelta Tuppuralan eritasoliittymästä jatkuen Kinnarin kautta Juvan Nuutilanmäkeen.

Valtatie 5 on osa yleiseurooppalaista TEN -tieverkkoa. Helsingin ja Kuopion välillä valtatie 5 sisältyy myös maan tärkeimpien pääteiden ns. runkoteiden verkkoon. Valtatie 5 ei kuitenkaan täytä tarkastelualueella runkoteille asetettuja laatutasotavoitteita. Tarkastelualueella on esiintynyt 1980-luvun lopulta lähtien merkittäviä liikenneturvallisuus- ja sujuvuusongelmia. Valtatien 5 huono laatutaso yhdessä parantamisvaihtoehdosta puuttuvan päätöksen kanssa on vaikeuttanut myös maankäytön kehittämistä alueella.

YVA-menettelyä edeltää monivaiheinen suunnitteluhistoria. Välin parantamisesta laadittiin toimenpideselvitys vuonna 1988. Selvitystä seurasi moottoriväylätasoiseen tiehen perustuva yleissuunnittelu, joka kuitenkin keskeytettiin moottoriväyläajattelusta luopumisen seurauksena. Vuonna 1990 valmistui sekaliikennetieratkaisuun perustuva yleissuunnitelma, josta ei lausuntokieroksen jälkeen kuitenkaan tehty toimenpidepäätöstä. Syynä oli vastustus, jonka aiheutti valtatiejääminen nykyisellä paikalleen Visulahden kohdalla.

Muutettu yleissuunnitelma valmistui vuonna 1991 ja se hyväksyttiin 16.12.1992 toimenpidepäätöksellä. Päätöksen perusteella tie varauduttiin rakentamaan uudelle linjaukselle nykyisen valtatiejäämän länsipuolelle. Yleissuunnittelun yhteydessä selvitettiin hankkeen ympäristövaikutukset sen aikaisiin vaatimuksiin nähden melko tarkasti. Yleissuunnitelmassa esitetty vaihtoehto hioutui muotoonsa laajan vuorovaikutuksen myötävaikutuksella. Eniten vastustusta herättäneeksi kohdaksi sen osalta jäi Saarijärven ylitys järvipenkeleillä ja sillalla. Nykyisen tien mahdollinen järeä parantaminen ja siten valtatiejäämän pysyminen nykyisellä paikallaan herätti vastusta myös linjaosuudella Visulahti-Saarijärvi. Toimenpidepäätöksen mukaisella linjauksella välillä Visulahti-Saarijärvi ei yleissuunnitteluvaiheessa syntynyt merkittävää vastustusta.

YVA-menettely käynnistettiin vuoden 2004 lopussa, jotta voidaan selvittää valtatiejäämän parantamisen vaihtoehdot ja niiden vaikutukset. Tehtävänä oli suunnitella tarvittavat muutokset vuoden 1992 toimenpidepäätöksellä hyväksytyn yleissuunnitelman mukaiseen ratkaisuun. Lisäksi tutkittiin tien parantamisen vaikutuksia nykyisellä tielinjauksella.

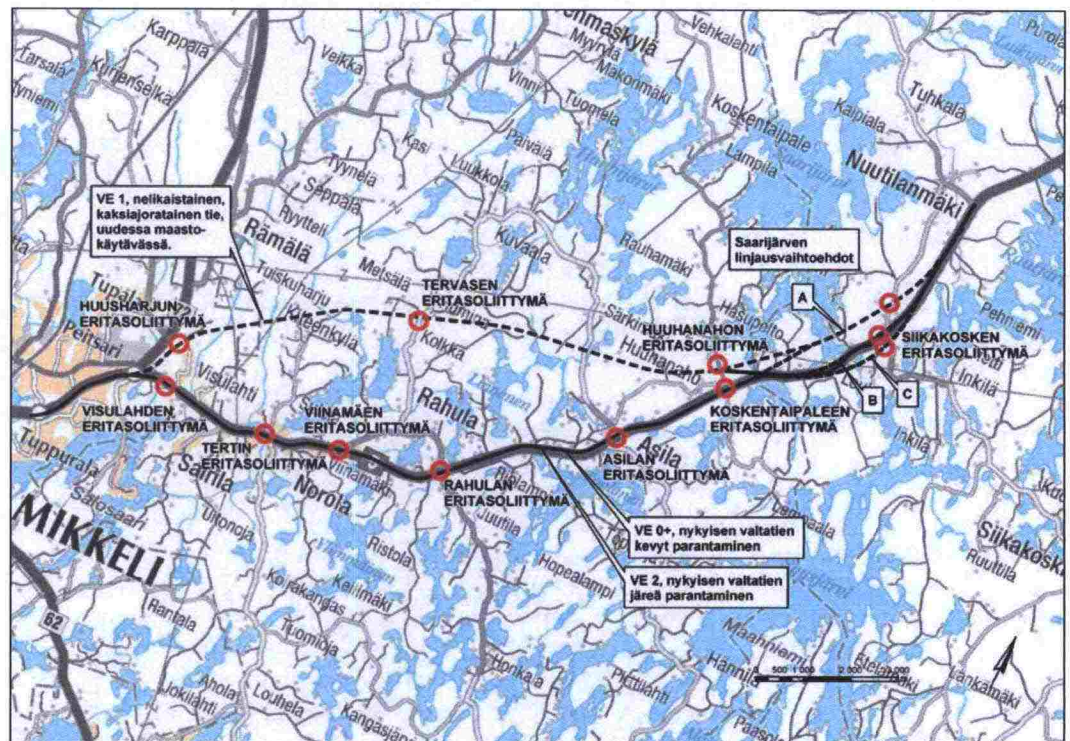
2.2 YVA-menettely ja tutkitut vaihtoehdot

Ympäristövaikutusten arvioinnissa tutkittiin seuraavia vaihtoehtoja:

- **Vaihtoehto 0**, nykyistä valtatiejäämää ei paranneta.
- **Vaihtoehto 0+**, nykyisen valtatiejäämän kevyt parantaminen.
- **Vaihtoehto 1**, tie linjataan lähes kokonaan uuteen maastokäytävään, nykyisen tien länsipuolelle.
- **Vaihtoehto 2**, nykyisen valtatiejäämän järeä parantaminen.

Vaihtoehtoihin 1 ja 2 sisältyivät suunnitteluosuuden pohjoispäässä, Saarijärven kohdalla **kolme alavaihtoehtoa A, B ja C**.

Vaihtoehtoissa 1 ja 2 toimi periaatteena kapea nelikaistainen, kaksiajoratainen, keskikaiteellinen tie. Kaikki liittymät ovat eritasoliittymiä. Vaihtoehtoja käsiteltiin tässä suunnitteluvaiheessa maastokäytävä tarkkuudella, lopulliset linjausten paikat valitaan tarkemmin vasta seuraavassa suunnitteluvaiheessa.



Kuva 1. YVA-menettelyssä tutkitut vaihtoehdot (pohjakartta©Genimap, lupanro L4356)

Sekä Mikkeliä että Juvalla hanke linkittyi käynnissä oleviin kaavaprosesseihin. Vaikutusten arviointi tehtiin kiinteässä yhteistyössä Visulahden alueen osayleiskaavan tarkistuksen kanssa. Juvan Loukionmyllyn kaavoituksen maankäytön suunnittelu käynnistyy valtatie linjauspäätöksen jälkeen.

2.3 Ihmisten elinolot suunnittelualueella

Suunnittelualueen läntiset osat Visulahdessa kuuluvat Mikkelin esikaupunki-alueeseen, jossa valtatie varrella on tiheästi rakennettuja pientaloalueita. Muutamia hajanaisemman asutuskeskittymän jälkeen ennen valtatie vaihtuu maaseutumaiseksi alueeksi, jossa on harvakseltaan tienvarsiasutusta. Asutus keskittyy nauhamaisesti paikallisten varsille ja suurimpia asutusryhmiä on kyläalueilla. Valtatie läheisyyteen on rakennettu viime vuosina uusia omakotitaloja

Vaihtoehtoon 1 mukainen uusi maastokäytävä sijoittuu nykyisen valtatie pohjoispuolelle hyvin harvaan asutulle maa- ja metsätalousalueelle. Maastokäytävän läheisyydessä on muutamia maatiloja. Suunnittelualueella on runsaasti vesistöjä ja järvien rannoilla on paljon kesäasutusta. Saarijärven alavaihtoehto A ylittää Saarijärven, jonka rannat ovat Juvan tiheintä kesämökialuetta.

Nykyiseen valtatiehen liittyy monia ongelmia ihmisten elinolojen kannalta sekä Visulahdessa että haja-asutusalueella. Keskeisimpiä ovat vakavat sujuvuus- ja liikenneturvallisuusongelmat, liikennemelu ja estevaikutus, joka vaikeuttaa päivittäistä liikkumista sekä ajoneuvo- että kevyen liikenteen osalta.

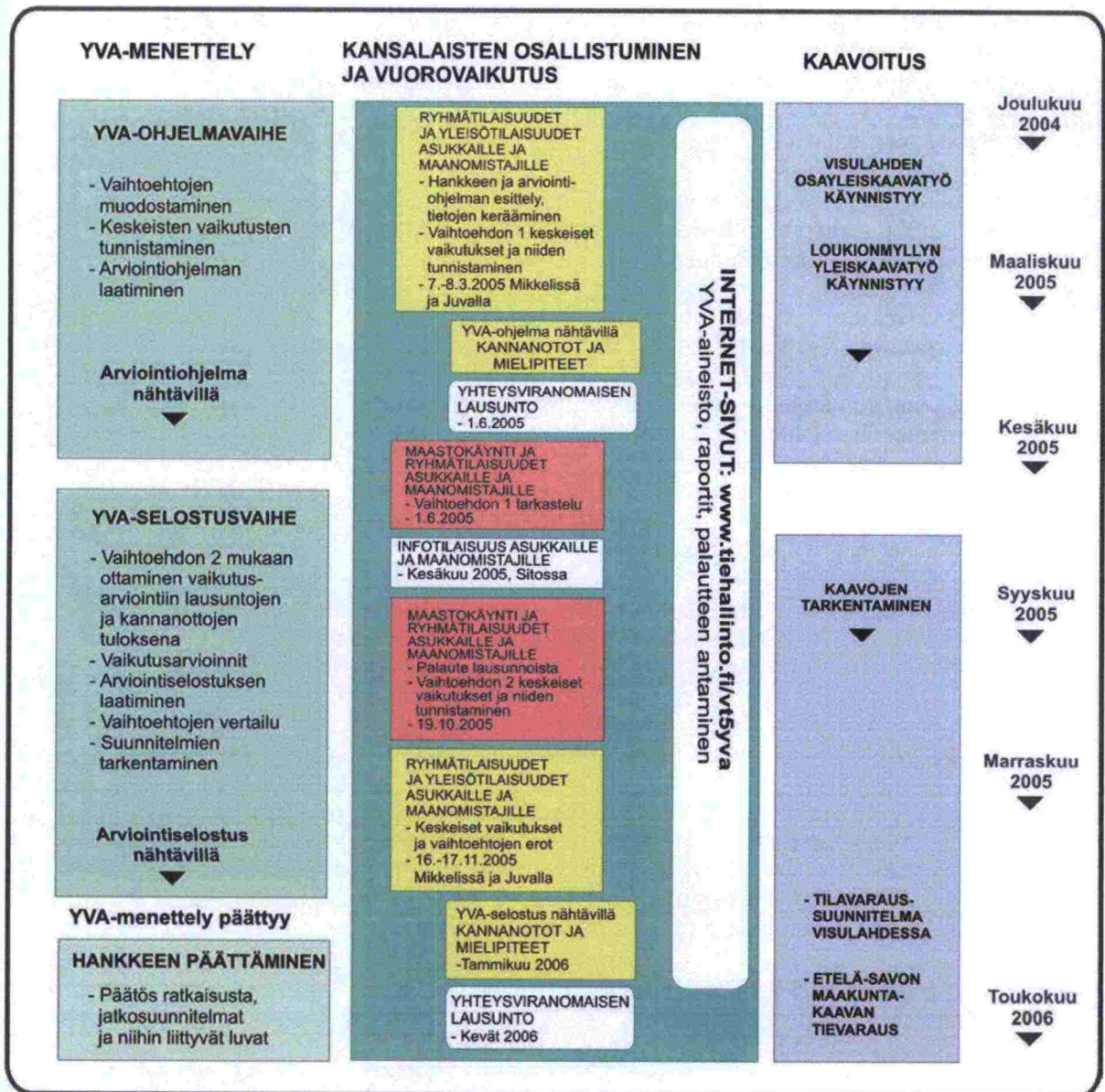
2.4 Vuorovaikutusprosessin työvaiheet ja eteneminen käytännössä

Lähtökohdat

Työ aloitettiin joulukuussa 2004 linjausvaihtoehtojen tutkimisella. Samaan aikaan käynnistettiin vuorovaikutuksen suunnittelu, joka perustui sekä aikaisempiin kokemuksiin että hankkeen omiin lähtökohtiin.

Vuoropuhelun työohjelman laadinnassa sovellettiin mm. Haminan ohikulkutien yleissuunnitelman vuorovaikutusprosessissa hyväksi koettuja toimintatapoja. Suunnittelualueen luonteen ja suunnittelun aikaisemmat vaiheiden perusteella tiedettiin, että ihmisiin kohdistuvat vaikutukset ovat hankkeessa keskeisessä roolissa. Alusta alkaen YVAssa oli tavoitteena laaja vuorovaikutus sekä kaikin puolin avoin tiedottaminen. Työohjelmassa mukailtiin Tiehallinnon ohjetta ihmisiin kohdistuvien vaikutusten arvioinnista (Tiehankkeiden vaikutukset ihmisiin ja yhteisöihin, 2000).

Alusta alkaen tiesuunnittelussa lähdettiin siitä periaatteesta, että suunnittelualueen ympäristö pyrittiin näkemään rekisteritietoa syvemältä, nimenomaan ihmisten elinpiirinä. Tavallisestihan ympäristöselvityksissä ja YVA-hankkeissa luokitellaan erilaisten kohteiden merkitys sen mukaan, millä aluetasolla ne ovat arvokkaita (valtakunnallisesti, maakunnallisesti jne. arvokkaat kohteet). Paikallisesti arvokkaita kohteita lähestyttiin sitä kautta, että ne olivat paikallisille ihmisille erittäin merkityksellisiä paikkoja. Alueen luonto- ja maisema-arvot linkitettiin ihmisten elinympäristön tarkasteluun.



Kuva 2. Suunnitteluprosessin kulku.

YVA-ohjelmavaiheen esittelytilaisuudet ja työpajat maaliskuussa 2005

Maaliskuun 2005 alussa järjestettiin ensimmäiset ryhmä- ja esittelytilaisuudet Mikkelissä ja Juvalla. Tilaisuuksissa kansalaisilla oli mahdollisuus tutustua alustaviin reittivaihtoehtoihin ja YVA-ohjelman sisältöön. YVA-ohjelma oli luonnosvaiheessa, mutta tilaisuuteen laadittiin hanke-esite. Esittelytilaisuuksissa esiteltiin myös Visulahden ja Loukionmyllyn kaavoitusten etenemistä. Yleisiin esittelytilaisuuksiin osallistui Mikkelissä noin 70 ja Juvalla noin 45 henkilöä.

Samassa yhteydessä järjestettiin työpajatilaisuudet, joiden tavoitteena oli pohtia uuden tielinjauksen sijaintia, sen mahdollisia haittoja asutukselle ja asukkaiden toiminnoille sekä ideoida toimenpiteitä haittojen vähentämiseksi.

Suunnitelmaa ja laadittuja vaihtoehtoja käytiin läpi pienryhmissä, joissa olivat edustettuina mm. kylätoimikunnat, asukasyhdistykset, metsänhoito- ja metsästysyhdistykset, nuoriso- ja urheiluseurat, vanhus- ja vammaisyhdistykset sekä yritykset ja elinkeinoelämä. Juvalla tilaisuuteen oli kutsuttu myös kunnan luottamushenkilöt.

Työpajojen keskeisimpiä teemoja olivat ihmisten kokemat tiehankkeen merkittävimmät vaikutukset ja niiden kohdentuminen. Työpajatyöskentelyä alustettiin seuraavien teemojen avulla:

- Viihtyvyys
- Hyvinvointi
- Alueen virkistyskäyttö
- Palveluiden tavoitettavuus
- Liikkumisen sujuvuus (sekä auto- että kevyt liikenne)
- Taloudelliset vaikutukset ja vaikutukset elinkeinoihin
- Loma-asukkaat
- Matkailuelinkeino
- Liikenneturvallisuus
- Rakentamisen aikaiset vaikutukset

Tärkeimpinä asioina nousivat esiin mm. liikenneturvallisuuteen, ihmisten elinoloihin ja viihtyvyyteen sekä luonnonympäristöön kohdistuvat vaikutukset. Ryhmätyöskentelyyn osallistui sekä Mikkelissä että Juvalla noin 20 henkilöä.

Yleisilmapiiri tilaisuuksissa oli hyvä, mutta hanke herätti myös tyrmistystä. Osa ihmisistä oli yllättyneitä, kun hanke tuli jälleen ajankohtaiseksi parin vuosikymmentä kestäneiden suunnitteluvaiheiden jälkeen. Valtatien parantaminen koettiin tärkeäksi, sillä alueella on vakavia liikenneturvallisuongelmia. Osallistujia kiinnosti hankkeen toteuttamisajankohta ja akuutit parantamistoimenpiteet nykyiselle tielle. Nykyisen valtatieparantaminen ja sen vaihtoehdot tulivat heti alkuvaiheessa mukaan keskusteluun.

Koko vanhan tien liittymät ovat turvattomia ruuhka-aikoina. Vanhan tien melu on ongelma.

Mahdollisuus pehmeiden arvojen kehittämiseen!

Mökkiläisten ryhmä ei ole koossa kuten vuonna 1992.

Onko 0+ realistinen vaihtoehto ja onko se mukana todella suunnittelussa?

Haittojen keskittäminen samaan kohtaan!

Meluhaitat nykyiselle asutulle ja mökeille. Melu kantautuu vettä pitkin laajalle alueelle.

Vanhan tien parantaminen on tutkittava.

Rahulan koulun 25 oppilasta joudutaan tällä hetkellä kyyditsemään valtatievaarallisuuden vuoksi.

Vakituista asutusta ja jäätie jää tielinjauksen alle. Saarijärven alueella useita purkukohteita.

Vanhan tien parantaminen on hyvä vaihtoehto, riittävät kiihdytys- ja jarrutuskaistat takaavat turvallisen liikenteen sujumisen



Kuva 3. Ensimmäinen esittelytilaisuus Mikkeliissä järjestettiin maaliskuussa 2005.

Maastokäynti asukkaiden kanssa kesällä 2005 ja esittely Espoossa

YVA-ohjelmavaiheen päätteeksi järjestettiin maastokäynti alueen asukkaille, maanomistajille ja muille asiasta kiinnostuneille 1.6.2005. Maastossa käveltiin läpi uuteen maastokäytävään sijoittuvien linjausvaihtoehtojen keskeisiä paikkoja yhdessä suunnittelijoiden kanssa. Myös hankkeen yhteysviranomaisen, kuntien edustajat ja diplomityönsä aiheesta tehnyt opiskelija osallistuivat maastokäynnille. Kesäkuun maastokäynnille osallistui noin 30 asukasta ja muuta asianomaista.

Maastokäynnillä pohdittiin linjauksen sijoittumista sen suunnitelluilla paikoilla, mikä herätti monenlaisia ajatuksia. Nykyinen valtatie muistutti olemassaolostaan vaimealla liikennemelulla myös keskellä metsä- ja järvi-aluetta. Saarijärven vesistömaisema sai pohtimaan ajan hengen muutosta. Valtatie 5 suunnitteluprosessin alkuvaiheessa alueen arvoja ei pidetty merkittävänä. Nykyisin vesistömaiseman ainutkertainen arvo on keskeinen suunnitteluun vaikuttava tekijä. Päivän aikana käytiin yhdessä asianosaisten ihmisten pihapiireissä, mikä koettiin erityisen tärkeäksi.

Keskustelu linjausvaihtoehdoista oli osin kiinnostakin. Maastokäynnillä nykyisen valtatieparantaminen oli vahvasti esillä. Useampi osallistuja esitti vaihtoehdon tarkempaa tutkimista ja 0-vaihtoehtoa järeämpiä toimenpiteitä nykyisellä valtatiellä.

Juvan ja Mikkelin ulkopuolella asuvien maanomistajien ja kesäasukkaiden oli lisäksi mahdollisuus tutustua suunnitelmiin Espoossa järjestetyssä esittelytilaisuudessa kesäkuussa 2005. Ilmoitus tilaisuudesta julkaistiin laajalevikk-

sessä, myös kesäasukkaille jaettavassa Juvan kesälehdessä. Tilaisuuteen osallistui kuitenkin vain yksi maanomistaja.

YVA-ohjelmavaiheen palautteet ja lausunnot

YVA-ohjelma oli nähtävillä huhtikuussa 2005. Yhteysviranomaisena toimiva Kaakkois-Suomen ympäristökeskus antoi lausuntonsa YVA-ohjelmasta 30.5.2005. Osallistuminen oli lausunnon mukaan kuvattu hyvin ja se oli monipuolista. Arviointiohjelman sisällön tarkistustarpeet liittyivät erityisesti hankkokokonaisuuden kuvauksen täydentämiseen, esitettyjen vaihtoehtojen perustelujen ja kuvauksen täydentämiseen sekä vaihtoehtojen tasapuoliseen tarkasteluun ja selvitysmenetelmien tarkempaan kuvaamiseen. Lausunnonssa esitetyt täydennystarpeet huomioitiin mahdollisuuksien mukaan ympäristövaikutusten arviointivaiheessa.

Arviointiselostuksessa tulee keskittyä tutkimaan vertailuvaihtoehtoa samalla tarkkuudella kuin uusia linjausvaihtoehtoja, jotta vaikutusvertailu on mahdollista. Samalla tulee tarkemmin selvittää onko vertailuvaihtoehdolla mahdollista täyttää tavoiteasettelun vaatimukset (ote yhteysviranomaisen lausunnosta).

YVA-ohjelmavaiheen palautteiden ja mielipiteiden määrä oli melko vähäinen. Yhteysviranomaiselle osoitettiin 11 mielipidettä. Tiepiirille ja konsultille tuli noin 10 mielipidettä ja osa näistä oli päällekkäisiä yhteysviranomaiselle osoitettujen mielipiteiden kanssa. Mielipiteitä saapui 8-9.3. järjestetyissä yleisötilaisuuksissa jaetuilla palautelomakkeilla kolme kappaletta sekä suoraan konsultille saapui sähköpostin kautta kaksi palautetta. Esitettyjen mielipiteiden sisältö vaihteli ja kaikilla tutkittavilla vaihtoehdoilla oli sekä kannattajia että vastustajia.

Oma talo jäisi tien alle 0+ -toteutuessa. Seitsemän vuoden aikana liikenne kasvanut, nopeudet kasvaneet ja rekat suurentuneet. Hirvittää kääntyä sivutielle. Nykyinen tie on vaarallinen koululaisille. Uudesta tielinjasta olisi haittaa tien varren yrityksille ja kesämökkiläisille.

Nykyisellä paikallaan 5-tie aivan liian vilkas ja meluisa, turvallisuudeltaan surkea. Jatkuvia jonoja viikonloppuisin etelän lomalaisista – paikallisten hankala päästä tielle. Siirto pohjoiseen hyvä ratkaisu. Toivotaan mahdollisemman nopeaa ratkaisua.

Valtatie viittä ei saa suunnitella tilan maille eikä lähialueillekaan, koska hankkeita on kohdistunut kohtuuttoman paljon saman tilan kohdalle (neljä suurta voimalinjaa ja pienempiä voimalinjoja). Toiminta olisi perustuslain vastaista ja ihmisoikeusrikos.

Uuden vaihtoehdon muodostaminen syyskuussa 2005

Nykyisen valtatie vaihtoehdosta oli keskusteltu YVA-ohjelmavaiheessa useassa yhteydessä. Oli selvää, että vaihtoehdon 0+ mukaisilla toimenpiteillä ei pystyittäisi täyttämään valtatie parantamiselle asetettuja tavoitteita. Yhteysviranomaisen YVA-ohjelmasta antaman lausunnon sekä kansalaispalautteen johdosta päätettiin panostaa nykyisen valtatie parantamisen suunnitteluun ja tarkentaa YVAn päävaihtoehtoja sen mukaisesti.

YVA-selostusvaiheessa mukaan otettiin nykyisen valtatie "järee" parantaminen eli vaihtoehto 2. Siitä suunniteltiin lähtökohtaisesti realistinen vaihtoehto, joka vastaa suurilta osin valtatie parantamisen vaatimuksia.

Maastokäynti asukkaiden kanssa lokakuussa 2005

Lokakuussa 2005 järjestettiin asukkaille ja maanomistajille toinen maastokäynti, jossa tutustuttiin erityisesti nykyisen valtatieparantamisvaihtoehtoihin (VE2 ja VE0+). Maastokäynti katsottiin tarpeelliseksi uuden suunnitteluvaihtoehtojen myötä, sillä edellisellä kerralla oli tutustuttu ainoastaan uuteen maastokäytävään.

Maastokäynnin yhteydessä järjestettiin lisäksi samankaltaiset työpajat kuin maaliskuussa 2005. Työskentelyssä pohdittiin nykyisen valtatieparantamisen mahdollisia haittoja asutukselle ja toiminnoille sekä ideoitiin toimenpiteitä haittojen vähentämiseksi. Tilaisuudessa käytiin myös läpi yhteysviranomaisen lausunto YVA-ohjelmasta sekä muut annetut lausunnot ja mielipiteet. Lisäksi esiteltiin YVA-selostuksen sisältöä ja alustavia vaikutuksia. Maastokäynnille ja työpajatyöskentelyyn osallistui noin 40 kiinnostunutta. Kappaleessa 3.3 pohditaan tarkemmin työpajatyöskentelyä tiehankkeen osallistumisen menetelmänä.

Osalliset ottivat vastaan tyytyväisinä tiedon uudesta suunnitteluvaihtoehtosta. Järeän parantamisen vaikutuksia osin tiheästikin asutuille alueille osattiin odottaa, mutta vakavat vaikutukset kuten talojen lunastukset aiheuttivat pohdintaa. Ilmapiiri oli odottava vaikutusten arvioinnin tulosten suhteen.

Voisiko uuden tien tehdä nelikaistaisen keskikaiteellisen tien sijasta leveäkaistatienä?

Olisi ehdottomasti loogisinta, että asutuksen keskelle jätettäisiin tie paikallistieksi. Rekat pois asutuksen keskeltä!

Olisi helpompaa tehdä tie vapaan tyhjän maan poikki kunnollisen levyisenä ja keskikaiteellisena kuin rakentaa se asutuksen keskelle.

Tien veto asutuksen keskeltä vaatisi järeän meluntorjunnan -> meluvallit ja -aidat eivät auta juuri mitään, ne ovat järeän näköisiä ja nostavat vain kustannuksia

Paljonko taloja jää tien alle?

Olisi parempi tehdä uusi tie siten, että ei tarvittaisi sivuteiden rakentamisia.

Ihmiset arvostavat asumisviihtyisyyttä esimerkiksi Visulahdella. Tie aiheuttaisi viihtyisyyden laskua.

Moneen kohtaan nykyisen tien läheisyydessä on rakennettu uutta asutusta. Vaikka tehdään YVA, pitäisi silti pidättäytyä vanhassa yleissuunnitelmaratkaisussa.

Ei kai täällä tarvitse tehdä samoja virheitä, joita on tehty pääkaupunkiseudulla? Monet ihmiset ovat muuttaneet tänne nimenomaan viihtyisän ja rauhallisen asuin ympäristön takia.

Keski-Euroopassa on tavallista, että suuretkin tiet halkovat asuinalueita.

Monet muuttaneet ja rakentaneet valtatiealueelle, kun ovat olettaneet uuden tielinjauksen toteutuvan.

0+:n mukaiset toimenpiteet tulisi toteuttaa nopeasti.

Asuinviihtyvyys on asia, jota arvostetaan, samoin vanha kulttuurimaisema. Järeä vaihtoehto heikentää näitä toteutuessaan.



Kuva 4. Suuren Särkämäisen levähdysalueella ennen hämärän tuloa lokakuun lopussa 2005.

Esittelytilaisuudet marraskuussa 2005

Marraskuussa 2005 järjestettiin Juvalla ja Mikkelissä esittelytilaisuudet, joissa esiteltiin vaikutusarvointien alustavia tuloksia ja vaihtoehtojen keskeisiä eroja. Osallistujien määrä väheni YVA-ohjelmavaiheeseen nähden, mikä on tavallista suunnittelunhankkeen osallistumisen elinkaareissa. Esittelytilaisuuksiin osallistui Mikkelissä noin 40 ja Juvalla noin 10 henkilöä. Yleisen esittelyn ja keskustelun lisäksi tilaisuuksissa oli mahdollisuus tutustua suunnitelmakarttoihin ja keskustella suunnittelijoiden kanssa tarkemmin yksityiskohdista. Ryhmätyöskentelyosuutta ei enää järjestetty, vaan katsottiin että menetelmällä ei saavutettaisi enää juuri uutta tietoa.

Vaihtoehdon 2 tutkiminen käänsi yleistä mielipideilmapiiriä yhä enemmän uuden tielinjauksen suuntaan. Nykyisen tien parantaminen aiheuttaa suuret ihmisten elinoloihin kohdistuvat haitat tiiviin asutuksen keskellä. Monet osallistujat yhtyivät kuitenkin mielipiteeseen, että valtatieparantaminen on haittavaikutuksista huolimatta välttämätöntä. Esittelytilaisuudessa toivottiin nopeaa ratkaisua, sillä epätietoisuudessa on hankala elää ja suunnitella tulevaisuutta.

Mielipiteiden suuntaa tarkasteltaessa on huomioitava itsestään selvästi linjauksen olennainen ero. Uuteen maastokäytävään sijoittuvan linjausvaihtoehto 1 kosketi suoraan hyvin pientä ihmisjoukkoa. Vaihtoehdon 2 vaikutuspiirissä on sen sijaan tiivistä asutusta, mikä vaikuttaa kannanottojen painottumiseen.

Esittelytilaisuuksissa erityisesti Mikkelissä käytiin erittäin rakentavaa keskustelua, joka antoi suunnittelijoille paljon pohdittavaa. Esitetyt kysymykset ja kommentit osoittivat osin ammattimaista tietämystä tien suunnittelusta ja siihen liittyvistä asioista. Lisäksi keskustelussa käsiteltiin vaikutuksia omaa elinpiiriä laajemmalla alueella ja suhteutettiin tiensuunnittelu suuremman mitakaavan ongelmiin. Esittelytilaisuudessa keskusteltiin tulevaisuuden enna-

koinnista ja ennustamisesta liittyen siihen, että suunnittelussa täytyy tähdätä vastaamaan liikenneolosuhteisiin vuonna 2030. Yksittäistä vaikutuksista keskustelua ja kysymyksiä herättivät eniten melulaskentojen tulokset. Yllättävää oli, että vaikka tie rakennettaisiin uuteen maastokäytävää, vanhalle tielle jäisi melko suuri meluhaitta.

Juvalla ilmapiiri oli viimeisessä esittelytilaisuudessa hyväksyvä eikä keskustelussa ilmennyt uusia näkemyksiä. Suunnittelijoille jäi tuntuma, että osalliset luottivat siihen, että tieto olosuhteista ja vaikutuksista oli välittynyt riittävästi suunnittelijoille. Näkemyksien esittäminen oli saavuttanut siis eräänlaisen kyllästymispisteen. Myöhemmin suunnittelijat saivat Juvan puolen suurimalta asukasryhmältä kirjeen, jossa kiitettiin arviointityötä ja kuulemista. Ryhmä koki, että arviointiselostuksessa oli hyvin huomioitu asukkaiden näkökulma.

Onko uusi väylä periaatteena oikea ratkaisu liikenneongelmiin? Yhtenäisiä luontoalueita on yhä vähemmän.

Kuinka paljon raakamaata vaihtoehdot vaativat?

Olosuhteet voivat olla tien toteutuessa toiset. Tuolloin tien julkisen rahoituksen voi korvata osin tai kokonaan yksityinen rahoittaja.

Muuttuisiko nykyinen valtatie kylätieksi uuden tien myötä?

Miksi melu ei vähene merkittävästi nykyisen tien ympäristössä, jos vaihtoehto 1 toteutetaan? Melua tulee muistakin lähteistä kuin valtatieltä, vaikka tätä ei valitettavasti voi mälintaa.

Liikenteen laadulla on valtavasti merkitystä. Raskas liikenne aiheuttaa tärinää. Melun ja tärinän yhteisvaikutus on henkilöautoliikennettä huomattavasti voimakkaampi.

Vaikutusten arviointi ja työn päättäminen

Arviointiselostus valmistui tammikuun 2006 lopussa. Luonnollisesti vaikutusten arviointi ei tarjonnut vastauksia valittavan linjauksen suhteen. Uuteen maastokäytävään sijoittuvassa vaihtoehdossa 1 korostuivat luonnonoloihin kohdistuvat vaikutukset, kun uusi tielinja pirstoisi metsäalueita ja aiheuttaisi merkittäviä maisemallisia muutoksia. Vaihtoehdon rakentaminen rauhoittaisi osin nykyisen valtatie lähialueen.

Vaihtoehdossa 2 todettiin olevan odotetusti merkittäviä ihmisten elinoloihin ja maankäyttöön kohdistuvia vaikutuksia. Näistä vakavimpia ovat meluhaitat, kiinteistöjen arvojen aleneminen ja neljän tai viiden kiinteistön lunastus. Kuitenkin lunastusuhan alle jäävien talojen määrä osoittautui pienemmäksi, kun alkuvaiheessa oli oletettu. Saarijärven vaihtoehtoihin liittyen yllätyksen aiheutti se, että kaikkiin vaihtoehtoihin olisi lähes samansuuruinen meluhaitta ja melulle altistuvien ihmisten määrä.

YVA-selostuksen kanssa rinnakkain laadittiin tekninen raportti, jossa kuvattiin tutkitut vaihtoehdot ja niiden tekniset ratkaisut. Vaihtoehdot esitettiin sijainniltaan tarkemmin kuin arviointiselostuksessa, mikä voi aiheuttaa tulkintaongelmia. Tämä oli huomioitava erityisesti uuteen maastokäytävään sijoituvan vaihtoehdon 1 kohdalla, koska päätöstä tarkasta lopullisesta linjauksesta ei ole tehty. Tekninen raportti päädyttiin asettamaan nähtäville harkinnan jälkeen avoimuuden periaatetta noudattaen.

3 MENETELMÄT JA KOKEMUKSET VUOROVAIKUTUKSEN TOTEUTTAMISESTA

3.1 Sidosryhmien tavoittaminen

Miten lähdettiin liikkeelle?

Alkuvaiheessa kartoitettiin alueella toimivia kansalaisjärjestöjä ja yhdistyksiä. Muita laajempia menetelmiä, kuten asukaskyselyn järjestämistä ei pidetty tarpeellisena tässä hankkeessa. Kartoitettaviin tahoihin kuuluivat kylätoimikunnat, asukasryhdykset, metsänhoito- ja metsästysyhdistykset, nuorisoyhdistykset, vanhus- ja vammaisyhdistykset sekä yritykset ja elinkeinoelämä sekä alueen koulut ja päiväkodit. Kartoitus tapahtui internetin avulla ja kaavoittajien kanssa keskustelemalla. Lähestymistapaan vaikutti Tiehallinnon ohjeet erityisryhmien huomioimisesta.

Näihin kartoitettuihin tahoihin otettiin yhteyttä puhelimitse ja kerrottiin hankkeesta. Samalla esitettiin kutsu YVA-ohjelmavaiheen asukasryhmätyöskentelyyn. Alkuvaiheessa tehtiin perusteellista työtä. Jos ilmoittautumista tilaisuuteen ei kuulunut, tehtiin soittokierros asian varmistamiseksi. Ensimmäisiin ryhmätilaisuuksiin tuli mukaan parikymmentä yhdistystä. YVA-ohjelmavaiheen esittely- ja asukasryhmätilaisuuksista julkaistiin normaalit lehti-ilmoitukset ja lehdistötiedotteet.

Hankkeen loppuvaiheessa yhdistykset ja järjestöt eivät olleet merkittävässä roolissa lukuun ottamatta kahta kyläyhdistystä. Paikalliset osallistumisen tavat ovat hyvin erilaisia, eikä tässä tapauksessa ihmisillä ollut tarvetta toimia järjestäytyneesti. Osallistujat vaikuttivat olevan mukana ennen kaikkea yksityishenkilöinä eivätkä järjestöjensä edustajina. Tästä huolimatta alkuvaiheen kartoituksella tavoitettiin suuri joukko osallisia ja sana suunnittelusta levisi alueella tehokkaasti eteenpäin.

Postituslistan kokoaminen

Suunnittelijat keräsivät postituslistan kansalaisista. Ensimmäisessä esittelytilaisuudessa maaliskuussa pyydettiin merkitsemään yhteystiedot listalle, mikäli halusi tietoa hankkeen etenemisestä ja siihen liittyvästä vuorovaikutuksesta. Listalle lisättiin kaikki, jotka antoivat palautetta sekä yhteysviranomaiselle lausunnon jättäneet. Hankkeen lopussa ennen YVA-selostusvaiheen lausuntoja postituslistalla oli yhteensä 110 nimeä. Listalaisille lähetettiin kutsut postitse YVA-ohjelmavaiheen maastokäynneille ja esittelytilaisuuksiin.

Tässä hankkeessa palautteen ja yhteydenottojen määrä jäi suhteellisen pieneksi ja hankkeen osalliset tulivat tutuiksi. Osallistujien tilanne sekä intressit olivat suunnittelijoilla hyvin hallussa. Suuremmassa hankkeessa, jossa on enemmän osallisia ja mielipiteitä, tiedon hallinnalla ja järjestelmällisyydellä on suurempi merkitys. Excel-muotoinen lista osallisista helpottaa tiedonhallintaa yhteydenpidon kannalta. Excel-listaa voi käyttää puhelinluettelona, siitä on kätevä tulostaa osoitetarroja ja tehdä pieniä muistiinpanoja.

Saavuttiko tieto hankkeesta kaikki?

YVA-laissa ei määritellä riittävää tiedottamista eikä anneta rajoja vuoropuhelulle. Maininnat tiedottamisesta liittyvät yhteysviranomaisen kuuluttamisvelvollisuuteen. Vaikka tämän YVA-hankkeen tiedotus oli vähintäänkin YVA-lain mukaista, menettelyn eri vaiheessa pohdittiin henkilökohtaisia yhteydenottoja. Saavuttaako tieto hankkeesta kaikki, joiden asuinympäristö muuttuu eniten ja pahimmassa tapauksessa asuintalot joutuvat lunastukseen? Tiedottamisen laajuus pitkälti on resurssikysymys. Vaikutusalueella on tuhansia asukkaita, joten hankkeessa ei ollut mahdollista tiedottaa kaikkia maanomistajia systemaattisesti henkilökohtaisilla kirjeillä. Välillä pohdittiin varmistaanko "pahimpien" kohtien asukkaiden tiedonsaanti. On kuitenkin vaikea rajata osallisjoukko, jolle lähetetään henkilökohtainen kirje.

Esittelytilaisuuksissa ja muissa kohtaamisissa tiedusteltiin osallisilta, saavuttaako tieto hankkeesta paikalliset. Osallisia pyydettiin kertomaan hankkeesta ja siihen osallistumisesta kyläläisille. Työssä käytettiin hyväksi myös hankkeesta vastaavan, yhteysviranomaisen ja kaavoittajien paikallistuntemusta. Näiden perusteella voidaan olettaa, että vaikutusalueen kansalaiset ovat hyvin perillä hankkeesta. Monissa keskustelussa osallisten kanssa ilmeni myös näkemys, että hanke ei yksinkertaisesti kiinnosta edes kaikkia lähialueilla asuvia

Erityisesti viimeisessä Mikkelin esittelytilaisuudessa pohdittiin yleisesti tiedonkulkua ja tiedottamisesta. Eräs yleisön edustaja totesi, että hankkeen tiedottamista voi pitää kiitettävänä ja lähes esimerkillisenä. Suunnittelijat saivat myös jonkin verran suullista palautetta vuoropuhelun onnistumisesta.

Mökkiläisten tiedonsaanti on epävarmempaan kuin paikallisten asukkaiden. Mökkiläiset eivät usein lue paikallisia lehtiä eivätkä ole vuorovaikutuksessa paikallisten asukkaiden kanssa. Tämän vuoksi päätettiin järjestää kokeilu- luonteisesti esittelytilaisuus Espoossa. Tilaisuus kutistui kuitenkin henkilökohtaiseen suunnittelumateriaalin esittelyyn yhdelle maanomistajalle, kun muita kiinnostuneita ei ilmaantunut. Paikallisilla asukkailla ja vuorovaikutustilaisuuksiin osallistuneilla kesäasukkailla oli kuitenkin tuntuma, että alueen kesäasukkaat olivat melko hyvin perillä suunnitteluhankkeesta.

3.2 Perinteiset esittelytilaisuudet

Perinteisillä esittelytilaisuuksilla on oma tärkeä paikkansa vuorovaikutusprosessissa. Vaikka tiedon tarjonta ja hankkeen esittely on tärkeä osa vuorovaikutusta, esittelytilaisuus toimii parhaimmillaan kahdensuuntaisena vuorovaikutustapahtumana. Esimerkiksi YVA-selostusvaiheessa Mikkeliissä pidetyssä esittelytilaisuudessa käytiin erittäin rakentavaa ja toimivaa keskustelua yleisötilaisuusasetelmassa.

Yleisen osuuden päätteeksi on varattu aina aikaa suunnittelumateriaaliin tutustumiseen yhdessä suunnittelijoiden kanssa. Esittelytilaisuuksissa oli näytteillä suunnitelmakarttoja, melukarttoja, ilmakuvia ja poikkileikkauksia suunnitelmista. Lisäksi yleisölle laadittiin esitteet kotiin viemiseksi. Esillä oli myös palautelomakkeet.

Tiehallinnon esittelytilaisuuksissa on tapana noudattaa joko täysin avoimien ovien periaatetta tai pitää tilaisuuden alussa lyhyt esittelyosuus, jossa kerrotaan tärkeimmät hankkeeseen liittyvät asiat ja esitellään suunnitelmia. Alustuksessa kerrotaan myös kansalaisten vaikutusmahdollisuuksista hankkeesta ja käydään läpi prosessin tärkeimmät vaiheet. Yhdistelmä yleisestä osuudesta ja vapaasta tutustumisesta suunnitelmiin suunnittelijoiden kanssa yhdessä, on erittäin toimiva konsepti. Lisäksi tilaisuuden alussa pidettävässä johdannossa on mahdollisuus esittää yhteisesti tilaisuudessa pohdittavia teemoja yms. Näiden avulla voidaan ohjata keskustelua syvemmälle ja auttaa ihmisiä hahmottamaan hankkeen vaikutuksia. Jos hankkeen osallisjoukko on suhteellisen pieni, esittelytilaisuuksiin voidaan harkinnan mukaan integroida melko helposti myös työpajaosuus tai muita vastaavia keskustelumalleja. Tämä lisää merkittävästi suunnittelijoiden ja asukkaiden yhteistyötä heti hankkeen alusta lähtien.

3.3 Työpajatyöskentely

Työpajatyöskentelyissä jakauduttiin kolmeen-viiteen ryhmään, jotka pohtivat tiehankkeen vaikutuksia eri alueilla. Tässä hankkeessa ryhmät muodostettiin osallistujien asuinalueen perusteella, mikä on suhteellisen pienessä joukossa todennäköisin jakoperuste.

Tehtävänanto oli melko väljä ja jousti sen mukaan, mitä sanottavaa ryhmillä ilmeni. Ryhmille esitettiin keskustelun pohjaksi kysymyslista pohdittavista asioista (ks. sivu 10), mutta ei edellytetty, että lista käydään läpi järjestelmällisesti. Kysymykset liittyivät laajasti elinolojen muutoksiin ja toimenpide-ehdotuksiin (esim. estevaikutus, liikkumiseen liittyvät vaikutukset, vaikutukset palveluihin jne.). Muuna materiaalina käytettiin A0-A1-kokoisia suunnitelmakarttoja ja ilmakuvia suunnittelualueelta. Karttoihin toivottiin merkintöjä ja kommentteja post-it lapuilla ja piirroksilla.

Ryhmissä oli mukana joko hankkeesta vastaavan tai suunnittelukonsultin edustajia vastaamaan kysymyksiin ja osallistumaan keskusteluun. Ryhmätyöskentelyyn käytettiin aikaa puolisen tuntia. Ryhmäkeskustelun jälkeen työskentelyn tuloksia ja johtopäätökset esiteltiin tilaisuudessa muille ryhmille.

Menetelmä toimi tässä hankkeessa erittäin hyvin ja työskentely osoittautui antoisaksi tavaksi saada pohdittua tietoa tiehankkeen koetuista vaikutuksista ja tietoa paikallisista olosuhteista. Yleinen ilmapiiri kaikissa esittely- ja asukastilaisuuksissa oli hyvin vapaamuotoinen asian tärkeydestä ja vakavuudesta huolimatta.

Työpajatyöskentely järjestettiin YVA-ohjelmavaiheessa samassa yhteydessä kuin varsinainen esittelytilaisuus. Suuri osa ryhmäosuuteen osallistuneista ihmisistä osallistui myös perinteiseen esittelytilaisuuteen. Molempiin osuuksiin kuuluvassa yleisessä esittelyssä tulee väistämättä toistoa, mutta asia ei suuri ongelma.



Kuva 5. Ryhmissä pohdittiin syvällisesti valtatie ratkaisuja.

3.4 Maastokäynnit

Ohjatut maastokävelyt (gåtur) menetelmänä on yhdistetty tavallisesti tarkempaan suunnitteluun, sillä menetelmää käytetään esimerkiksi kaavahankkeissa ja esteettömyys selvityksessä. Perinteisen gåtur-kierroksen variaationa yhteinen maastokäynti sopii myös yleisen tason tiehankkeisiin.

Maastokäynnit osoittautuivat erittäin toimivaksi ja hedelmälliseksi menetelmäksi tässä hankkeessa. Maastokäyntien tavoitteena oli tutustua linjausvaihtoehtoihin maastossa sekä pohtia niiden sijaintia ja vaikutuksia sekä ideoida toimenpiteitä haittojen vähentämiseksi. Suunnittelijat olivat mukana vetämässä kävelyä ja keskustelemassa sekä vastaamassa kysymyksiin.

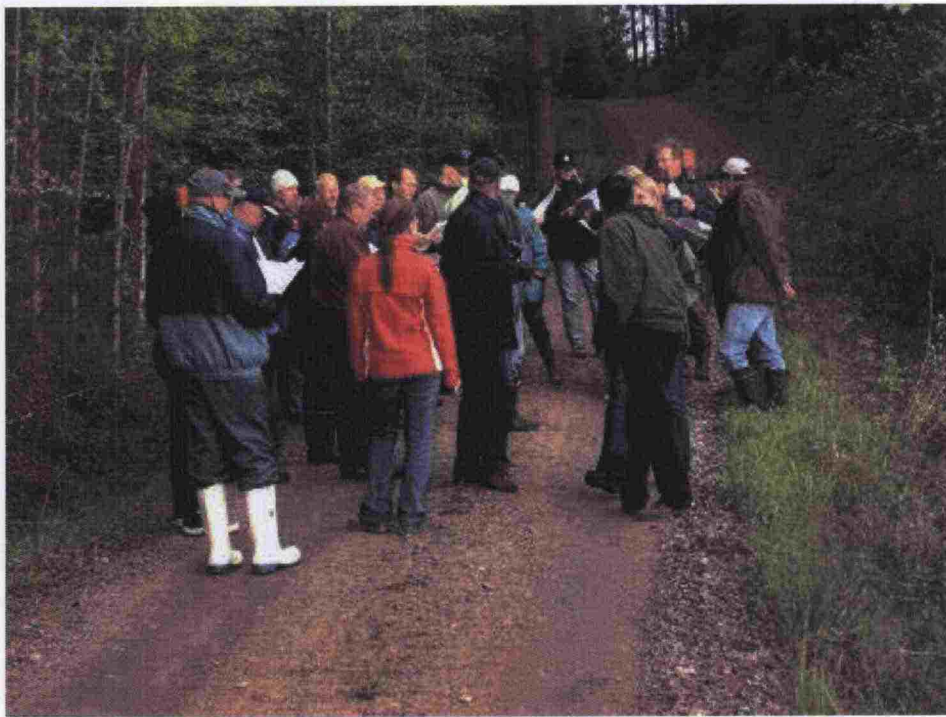
Käytännössä parinkymmenen kilometrin pituisella tiellä voidaan käydä yhdessä vain muutamissa kohteissa. Kutsuihin merkittiin tapaamispisteet ja kellonajat (ks. liite, kutsu maastokäynnille). Aikataulusta on hankala pitää kiinni suuren joukon kanssa liikkeessä. Tämän vuoksi kutsuun ei merkitty tarkkoja aikoja, mikä osoittautui oikeaksi ratkaisuksi. Osallistujille tarjottiin mahdollisuutta liittyä maastokäynnille eri kohteissa. Yhteydenpito toimi matkapuhelimitse hyvin ja kiinnostuneille voitiin antaa väliaikatietoja ryhmän liikkeistä.

Maastokierroksen kohteet ja kulku muokkautuvat maastossa osallistujien toiveiden mukaisesti. Ennalta suunniteltujen paikkojen lisäksi suunnittelijat pysähtyivät pohtimaan esitettyjä toimenpiteitä yksittäisissä toivotuissa kohteissa. Kesäkuun maastokäynnillä ennalta määritettyjä kohteita oli kymmenen. Tämä ei ollut ongelma, sillä valoisana kesäiltana kierrosta pystyttiin jatkamaan myöhään. Lokakuun maastokäynnillä tapaamiskohteita määriteltiin

vain viisi, vaikka liikuttiin nykyisellä valtatiellä. Lokakuussa koko maasto-osuus oli järjestettävä ennen pimeään tuloa, vaikka päivä-aika ei olekaan paras ajankohta työssäkäyville.

Pitkistä etäisyyksistä johtuen hankkeen maastokäynnit edellyttivät monilta osallistujilta autoa. Tämä ei ollut ongelma suunnittelualueella, vaikka järjestäjät varautuivat järjestämään muutamia autokyytejä.

Lokakuun maastokäynnin jälkeen järjestettiin maastokäynnin purkutilaisuus ja yleinen esittelyosuus. Tilaisuudessa vaihtoehtojen vaikutuksia pohdittiin ryhmissä. Päivän osuudet täydensivät hyvin toisiaan. Perusteellisia muistiinpanoja on vaikea maasto-olosuhteissa tehdä, joten osallisilta saadun informaation dokumentointi jäi maastokäynneillä ehkä toissijaiseksi. Purkutilaisuus kuuluu tavallisesti menetelmään, mutta tässä hankkeessa kokoontuminen ei liittynyt suoraan retkellä havaitun systemaattiseen analysointiin. Iltatilaisuus toimi itsenäisenä osuutena. Kutsussa toivotettiin tervetulleeksi iltatilaisuuteen huolimatta siitä, osallistuiko maastokäynnille.



Kuva 6. Kesäkuun maastokäynnillä suunnittelijat kertoivat maastossa tien sijoittumisesta maastoon.

3.5 Luottamushenkilöiden keskustelu- ja infotilaisuudet

Työohjelmavaiheessa oli tarkoituksena järjestää keskustelu- ja infotilaisuudet ainakin Mikkelin kaupungin, Juvan kunnan sekä Kaakkois-Suomen tiepiirin ja Etelä-Savon ympäristökeskuksen johto- ja avainhenkilöiden kanssa. Tarvittaessa keskusteluja oltiin valmiita käymään myös elinkeinoelämän edustajien kanssa. Tavoitteena oli sitouttaa avainryhmät mahdollisimman laajasti mukaan prosessiin. Hankkeen edetessä ei kuitenkaan ilmennyt tar-

vetta järjestää näitä tilaisuuksia. Juvan tilaisuuksissa oli mukana kunnan luottamushenkilöitä koko hankkeen ajan ja elinkeinoelämän edustajat osallistuivat myös jonkin verran järjestettyihin tilaisuuksiin.

3.6 Tiedottaminen ja kuulutukset osana YVA-menettelyä

YVA-menettelyyn sisältyi normaalin tiedottamiskäytännön mukaiset neljä lehdistötiedotetta. Tiedotteet lähetettiin hankkeen vaikutusalueen paikallis-lehdille ja paikallisradioille sekä eri sidosryhmille. YVA-ohjelmavaiheen esittely- ja asukasryhmätilaisuuksista julkaistiin normaalit lehti-ilmoitukset ja lehdistötiedotteet. Yhteysviranomaisen tiedotti arviointiohjelman valmistumisesta kuuluttamalla siitä hankkeen vaikutusalueen lehdissä. Toinen kuulutusvaihe on arviointiselostuksen valmistuttua.

Medianäkyvyydestä ei tehty täsmällistä seurantaa, mutta hanke näkyi paikallisissa lehdissä melko paljon YVA-prosessin aikana. Syksyn maastokäynnillä oli mukana myös Ylen kuvausryhmä sekä paikallisradioiden radiotoimittajia.

Tiedottamisesta ei annettu palautetta juuri lainkaan. Ensimmäisessä esittelytilaisuudessa esitettiin yksittäinen mielipide siitä, että tilaisuudesta oli ilmoitukset edeltävän viikonlopun lehdissä. Tätä ei pidetty riittävän varhaisena ajankohtana. Kaakkois-Suomen tiepiirissä on todettu parhaaksi käytännöksi julkaista kutsut mahdollisimman lähellä tilaisuuden ajankohtaa.


3.7 Internetin hyödyntäminen

Tiedottaminen internet-sivujen kautta kuuluu nykyisin kiinteänä osana hankkeiden tiedottamiseen. YVA-menettelyä varten laadittiin internet-sivut Tiehallinnon hankesivuille (www.tiehallinto.fi/vt5yva).

Tässä YVA-menettelyssä internet-sivusto toimi muuta tiedotusta ja vuorovaikutusta täydentävänä. Hanketietoja päivitettiin muutaman kerran suunnittelun aikana ja ajankohtaista -sivulle lisättiin tiedot keskeisistä vuorovaikutustapahtumista. Hankesivujen mahdollisesti tärkein toiminto on se, että sen kautta kaikki suunnitelmaraportit ja -esitteet olivat katseltavissa ja ladattavissa pdf-muotoisena. Internet-sivuilla oli yhteystiedot ja palautelinkki, mutta palautelinkin kautta ei tullut yhtään palautetta.

Internet-sivujen painoarvo voi kasvaa tulevaisuudessa. Suunnitteluhankkeisiin liittyvään internetin käyttöön liittyviä ongelmia on käsitelty monessa yhteydessä. Internet-sivuihin on mahdollista panostaa nykyistä enemmän, jos se koetaan tarpeelliseksi. Parhaimmillaan internet on molemmansuuntaisen vuoropuhelun väline myös tiehankkeissa.

Suurelle yleisölle suunnattujen internet-sivujen lisäksi hankeryhmän välisen tiedon liikkumisen varmistamiseksi laadittiin projektin sisäiset **extranet-sivut**. Sivuille esitettiin mm. kokouskutsut, -muistiot ja aineistot, toimintasuunnitelma, yhteystiedot ja muut olennaiset dokumentit. Extranet-sivut ovat yleensä tarkoitettu ns. virkamieskäyttöön ja harkinnanmukaisesti tunnuksia voidaan jakaa muille sidosryhmille. Extranet-sivut toimivat erittäin hyvin tiedonvälityskanavana ja aineistojen säilytyspaikkana.



TIEHALLINTO

Ajankohtaista

Lukuteen tiedotus

Palvelut

Tietoa tienkäyttäjille

Tiehankekeet

Tienpito

Tiehallinto

[På svenska](#)
[In English](#)

[Palautte](#)
[Usan kysytty](#)
[Yhteystiedot](#)


[Sivukarta](#)

[Osallistu ja vaikuta](#)
[Tietoa shuistosta](#)
[Linkkejä](#)

Sijaintisi: [1]

Vt 5 Tuppurala–Nuutilanmäki (YVA)

Kaakkois-Suomen tiepiirissä käynnistettiin vuoden 2004 lopussa lakisäätäinen ympäristövaikutusten arviointimenettely (YVA-menettely) vt 5 parantamisesta välillä Tuppurala–Nuutilanmäki. Ympäristövaikutusten arvioinnin tavoitteena on ollut selvittää valtatien parantamisen vaihtoehdot. Arvioinnin tulokset on koottu YVA-seelustukseen, joka on valmistunut tammikuussa 2006.



Suunnittelualue on noin 21 kilometrin pituinen valtatiejakso sekä siihen välittömästi verkollisesti liittyvät muut yleiset tiet ja liikenneväylät.

Suunnittelualue alkaa Mikkelin keskustan itäpuolelta Tuppuralan eritasoliittymästä jatkuen Kinnarin kautta Juvan Nuutilanmäkeen, Tuuskala-Vehmaskylä paikallistien 15223 eteläpuolelle kohtaan, jossa vaihtoehtoiset linjaukset on liitettävissä nykyiseen valtatiehen. Kohte sijaitsee Mikkelin kaupungin ja Juvan kunnan alueilla.

Sisältö

[Hankkeen esite](#)

[Lähtökohdat ja nykytilanne](#)

[Vaikutukset](#)

[Yhteystiedot ja palaute](#)

[Ajankohtaista](#)

Lisätietoja

[Hankkeen esite \(pdf, 900 kt\)](#)

Kuva 7. Hankesivujen aloitusnäkymä

3.8 Suhteet osallisiin

Kaikki henkilökohtaiset yhteydenotot yksittäisiin kansalaisiin liittyivät palautteissa esitettyihin yhteydenottopyyntöihin sekä kysymyksiin. Puheluita tuli jonkin verran koko suunnitteluprosessin aikana. Yhteisiä keskustelutilaisuuksia oli useita ja aktiivisimmat osalliset tulivat tutuiksi noin vuoden kestäneen suunnitteluprosessin aikana. Heidän intressinsä välittyivät hyvin koko suunnitteluryhmän tietoon.

Asukkaiden puolesta ei voi sanoa asioita varmana, mutta suunnittelijoille jäi vaikutelma molemminpuolisesta luottamuksesta. Suunnittelijoihin ei suhtauduttu vastapuolena vaan kaikki tuntuivat olevan yhteisellä asialla. Ymmärrystä osoitettiin myös omalta kannalta epäedulliselle vaihtoehdolle. Esimerkiksi mahdollisen lunastusuhan alle joutuneet osalliset suhtautuivat hyvin rauhallisesti tilanteeseen ja olivat valmiita odottamaan asian tarkempaa selvittämistä.

Yleinen ilmapiiri kaikissa tilaisuuksissa oli rento asian tärkeydestä ja vaka-
vuudestakin huolimatta. Tilaisuudet tuntuivat toimivan kaikkien keskinäisenä
sosiaalisena tapahtumana, kuten muutkin kohtaamiset. Maastossa ja kahvi-
kupin ääressä tutustui hyvin osallisiin spontaanin keskustelun kautta ja kon-
taktit muodostuivat henkilökohtaisiksi. Hankkeessa oli joitakin yksittäisiä
henkilöitä, joita tiehanke kosketi erityisesti. Näiden henkilöiden kanssa vuo-
ropuheluun panostettiin erityisesti.

4 POHDINTAA VUOROVAIKUTUKSEN ONNISTUMISESTA JA VAIKUTTAVUUDESTA

Vuorovaikutusprosessin johtopäätökset

Miten vuorovaikutusprosessi onnistumista voidaan mitata? Palautteen määrä ja sisältö on lähes ainoa mitattava asia onnistumista arvioitaessa. Valtatien 5 laajasta vuoropuhelusta saatiin kansalaisilta enimmäkseen hyvää palautetta, vaikka vaihtoehtojen vaikutukset ihmisten elinoloihin olivat paikoitain hyvinkin kielteisiä. Koko suunnitteluryhmälle parhaita hetkiä ovat olleet asukkaiden kiitokset hyvien tilaisuuksien järjestämisestä sekä aidosta kuuntelusta.

Suoraa palautetta saatiin osallisten määrään suhteutettuna melko vähän. Tämä voi olla merkki monesta asiasta. Kuitenkin on oletettavissa, että tapaamisiin liittyvä vuorovaikutus koettiin riittäväksi. Ihmisillä ei ollut tarvetta osoittaa palautelomakkeita tai virallisia mielipiteitä, vaikka niiden laatimiseen kannustettiin. Ei voida sanoa, että palautteen sisällössä koskien suunnitteluvaihtoehtoja olisi tapahtunut muutos suunnittelun edetessä.

Vuorovaikutusprosessin koostaminen on kompromissien tekoa hyvän lopputuloksen ja käytettävissä olevien resurssien suhteen. Tässä tarvitaan luovuutta ja joustavuutta. Paikallinen osallistumisen kulttuuri selviää hankkeen edetessä ja menetelmiä sovelletaan sen mukaan. Myös menetelmät muokautuvat tarpeen mukaan, eikä menetelmäohjeiden kirjaimellinen noudattaminen toimi välttämättä suunnitteluhankkeen vuorovaikutustilanteissa samalla tavoin kuin tutkimustietoa hankittaessa.

Vaikutusten laaja käsittely ja avoin keskustelu auttoivat ihmisiä ymmärtämään myös vastakkaisia näkökulmia ja lisäsivät selvästi hankkeen yleistä hyväksyttävyyttä. Ryhmätilaisuuksien avulla tavoitetaan tietoa hankkeen vaikutuksista jäsennellyssä muodossa. Myös "perinteisissä" yleisötilaisuuksissa käytiin erittäin monipuolista ja rakentavaa keskustelua.

Kaksi järjestettyä maastokäyntiä saivat asukkailta kiitosta. Suunnittelijoille ja hankkeesta vastaavalle jäi tuntuma, että ne toimivat tässä hankkeessa erittäin tärkeänä osana oppimisprosessia ja hankkeen vaikutusten hahmottamista. Vierailut ihmisten kotipihoilla lisäsivät keskinäistä luottamusta ja ne koettiin erittäin tärkeinä. Yhteishenki maastokäyneillä oli hyvä kaikkien kesken, vaikka ajoittain puhuttiin erittäin kipeistä ja vaikeista vaikutuksiin liittyvistä asioista. Maastossa uuden tien mukanaan tuomat vaikutukset näyttäytyivät konkreettisesti.

Raportoinnin osalta yhteysviranomaisen totesi arviointiselostuksessa antamassaan lausunnossa, että vuoropuheluprosessi olisi pitänyt dokumentoida YVA-selostuksessa tarkemmin.

Missä vaikuttavuus?

Tulevaan tielinjan valintaan vaikuttavat osaltaan YVA-selostuksesta saatava yhteysviranomaisen lausunto ja kansalaispalaute sekä toisaalta arvioinnin tulokset. Näiden osuutta ja vaikutusta päätöksentekoon on vaikea arvioida.

Vaikka suunnittelu vaati melkoisesti resursseja, päätöksenteolle kerätty suuri määrä tietoa vaihtoehtoista ja niiden vaikutuksista.

Uuden vaihtoehdon (VE2) mukaantulo YVA-selostusvaiheessa oli selkein ja konkreettisin näyttö kansalaispalautteen vaikuttavuudesta itse prosessin aikana. Uuden vaihtoehdon tutkiminen konkretisoitui vasta YVA-ohjelman jälkeen, kun yhteysviranomaisen sitä myös lausunnossaan edellytti. Alkuvaiheen vaihtoehtoasetelmaan ei järeä parantaminen päätynyt monista syistä. Suunnitteluhistorian aiemmissa vaiheissa nykyisen valtatie parantaminen oli kaatunut asukkaiden vastustukseen ja tieteknisiin seikkoihin. Toisaalta valtatie parantamisen oletettiin ennakkotietojen perusteella olevan asutukseen kohdistuvien haittojen ja maankäytön kannalta hyvin vaikea vaihtoehto. Näin toki asianlaidan todettiin olevan, mutta järeä parantaminen osoittautui kuitenkin mahdolliseksi toteuttaa. Parantaminen vaatisi järeää meluntorjuntaa ja laittaisi maankäytön periaatteet uusiksi, mutta vaihtoehto ei ollut minkään vaikutuksen osa-alueen osalta mahdoton.

Vuorovaikutuksen myötä avautui uusia näkökulmia jokaisella hankkeen osapuolella. Vuorovaikutusprosessista voidaan oppia se, että ihmiset voivat vaikuttaa isoihinkin asioihin, kuten vaihtoehtoihin, jos heidät otetaan mukaan suunnitteluun heti alusta pitäen. Parhaassa tapauksessa he ovat mukana ohjaamassa suunnittelua ja luomassa hankkeelle tiettyjä reunaehdoja. Vaikuttavuutta oli myös omalla tavallaan yhteishengen löytäminen osallisryhmiin, viranomaisten ja suunnittelijoiden kesken. Suunnittelijaryhmälle jäi vankka usko siihen, että vuorovaikutusprosessi lisäsi valittavan vaihtoehdon hyväksyttävyyttä.

Vuorovaikutuksen vaikutus arviointituloksiin

Vuorovaikutusprosessi ja annetut palautteet heijastuvat omalta osaltaan vaikutusarvioihin, vaikka vaikutukset arvioidaankin asiantuntijatyönä. Pelkkä IVA-osuus arviointiselostuksessa ei voi olla vuorovaikutusprosessin johtopäätös. Keskeinen kysymys sosiaalisten vaikutusten arvioinnissa on, miten sovittaa yhteen asiantuntija-arvio, faktatieto sekä paikallinen tieto. Erityisesti ihmisiin kohdistuvien vaikutusten arvioinnissa tämä on perustavaa laatua oleva filosofinen kysymys. IVA-arvioissa tutkittavien vaikutusten konkreettisuustaso vaihtelee. Mitä enemmän liikutaan mitattavista asioista kohti kokemuksellisuutta, sitä vaikeampi on erottaa "puhdasta" asiantuntija-arviota ja kansalaisten palautteita.

Arvioija kerää arvioinnin pohjana olevat tietonsa monesta lähteestä. Arvioijan tehtävä on jalostaa mielipiteistä ja näkemyksistä sekä nähdystä ja faktatiedosta asiantuntijan arvio ihmisiin kohdistuvista vaikutuksista. Arvioinnin laadunvarmistusta tapahtuu myös konsultin työryhmän kesken. Jokaisella vaikutusosa-alueella on vastuhenkilö. YVAa tehdään käytännössä hyvin intensiivisesti ydinryhmässä, jossa arvioita koostetaan ja rakennetaan yhdessä kriittisesti toisten näkemyksiä arvioiden ja parantaen. Yksi arvioinnin lopputulokseen vaikuttava keskeinen tekijä on hankeryhmä, jossa on edustettuna paikallistuntemusta sekä hankevastaavan edustajat. Viimeinen vastuullinen rooli on yhteysviranomaisella, joka toimii työn laadunvalvojana.

Luottamus arvioinnin tuloksiin on keskeinen asia yleisen hyväksyttävyyden kannalta. Yksittäistapauksia lukuun ottamatta tämä asia saavutettiin tässä hankkeessa.

Vuorovaikutuksella on merkitystä monien arvioinnin osa-alueiden tuloksiin, erityisesti siten, että asukkaat toimivat tärkeänä tietolähteenä paikallisista oloista ja huomioitavista asioista. Näitä tietoja käytettiin hyväksi eri osa-alueiden vaikutusarvioissa. Paikallisilta ihmisiltä saatiin ajantasaista tietoa esimerkiksi palveluista ja rakennuksista. Maastossa käytiin tarkastamassa arvokkaita kohteita osallisten antamien tietojen perusteella. Esimerkiksi Saarijärven joutsenhavainnot huomioitiin luontoon kohdistuvien vaikutusten arvioinnissa. Toisena esimerkkinä mainittakoon Juvan puolella eritasoliittymien nimeäminen paikallisten ihmisten ehdotusten mukaan.

Paras vaihtoehto?

Tuppurala-Nuutilanmäki YVAssa ei ollut mahdollista jalostaa mielipiteistä ns. yleistä mielipidettä linjausvaihtoehtojen suhteen. Yleisesti ottaen valtatietä on parannettava ja alueen liikenneturvallisuutta on kohennettava.

Mielipiteitä eri linjausten välillä on vaikeaa vertailla myös siksi, että toinen päävaihtoehto (VE2) tuli mukaan vasta YVA-ohjelmavaiheen jälkeen, kun suunnittelu oli jo käynnissä. Vaihtoehtojen erilaisuus (tiheähkö taajama ja tienvarsiasutus vs. harva asutus metsässä) heijastui annettujen mielipiteiden painottumiseen odotetulla tavalla.

Vaikutusten arviointi ei tarjonnut helppoa vastausta päälinjausten paremmuuteen, vaan päätöksentekijöillä jäi paljon pohdittavaa. Ihmisten kannalta yhtä ainoaa oikeaa vaihtoehtoa ei ole. Kaikilla tutkituilla vaihtoehdoilla on positiivisia ja negatiivisia vaikutuksia. Vaihtoehtojen paremmuus riippuu kuitenkin ihmisen arvopohjasta ja intresseistä, alueellisesta tarkastelutasosta ja suhteuttamisesta muihin vaikutuksiin. Ihmisiin kohdistuvat vaikutukset onkin tärkeä, mutta vain yksi arvioitava osa-alue muiden vaikutusalueiden joukossa. Tärkeintä on kuitenkin, että kaikkien vaihtoehtojen vaikutukset arvioitiin riittävän perusteellisesti ja tasapuolisesti päätöksentekoa varten.

5 VUOROVAIKUTUSTIEDON HYÖDYNTÄMINEN JATKOSUUNNITTELUSSA

Tuppurala-Nuutilanmäki YVA-prosessi tuotti arvokasta tietoa ihmisiin kohdistuvien vaikutusten arvioinnista, jota kannattaa hyödyntää muissakin tiehankkeissa. Myös tässä hankkeessa toteutettua vuoropuheluprosessin tarkempaa dokumentointia kannattaa toteuttaa muissakin YVA- ja yleissuunnittelmahankkeissa. Seuraavassa on tiivistettynä keskeisimpiä tien jatkosuunnittelussa ja tiehankkeiden vuoropuhelussa yleensä huomioitavia asioita:

- Useiden vuorovaikutusmenetelmien joustava, samanaikainen ja ennakko- ja seurakäyttö.
- Menetelmien räätälöinti kyseiseen hankkeeseen sopivaksi ja vaikutusten arvioinnin tarkistuslistojen käyttö.
- Työohjelman joustaminen paikallisten osallistumistapojen selvittyä ja suunnitteluprosessin edetessä.
- Tien yleissuunnittelussa tulee varmistaa ajantasaisilla maanomistajatiedoilla, että tieto suunnittelusta saavuttaa kaikki asianosaiset.
- Paikallisilla ihmisillä on paras alueen tuntemus. Avoimen vuoropuhelun kautta saadaan ajantasaista tietoa paikallisista oloista ja huomioitavista asioista (esimerkiksi tärkeiksi koetuista paikoista, kulkureiteistä, luontokohteista, rakennuksista ja palveluista).
- Vuoropuhelun kautta tutkittavia vaihtoehtoja tarkennetaan ja muokataan koko suunnittelun ajan. Osallistumalla voi vaikuttaa myös uusien vaihtoehtojen tutkimiseen.
- Eri vaihtoehtojen on sekä myönteisiä että kielteisiä vaikutuksia. Vaikutusten laaja käsittely ja avoin keskustelu varmistavat yhteisesti hyväksyttävimmän ratkaisun löytymisen.
- Vuoropuhelun myötä juuri tämän hankkeen merkittävimmät vaikutukset tunnistetaan varmemmin.
- Hyvällä suunnittelulla ja tiiviillä vuoropuhelulla ennaltaehkäistään kielteisiä vaikutuksia ja lievennetään mahdollisia haitallisia vaikutuksia jo mahdollisimman aikaisessa vaiheessa.
- Vuorovaikutuksen muodot elävät koko suunnittelun ajan. Suunnittelijat kuuntelevat toiveita ja ehdotuksia vuorovaikutuksen järjestämisestä.
- Jokainen suunnitteluhanke on oppimista, myös suunnittelijoille.

6 LIITTEET

LIITE 1. RYHMÄTÖIDEN KYSYMYKSIÄ

ASUKASRYHMÄTYÖSKENTELY 19.10.2005 MIKKELISSÄ

Vaikutukset ja asukkaiden tavoitteet

Mahdollisia vaikutuskenttiä eri vaihtoehtoissa

Elinolot

palveluiden saavutettavuus
työ-, koulu-, ostos- ja asiointimatkojen sujuvuus
estevaikutukset, missä ja mitä?
asumisväljyys
poismuuttopaineet
sosiaaliset elinolot (perhemuoto, työ, vapaa-aika)

Viihtyvyys

viihtyvyys nykytilanteessa
mahdollisten lunastustapausten vaikutukset viihtyvyyteen

Hyvinvointi

hyvinvointi
terveysvaikutukset
vaarallisten aineiden kuljetuksista aiheutuva haitta
psykkinen ja sosiaalinen hyvinvointi

Alueen virkistyskäyttö

millaista virkistyskäyttöä alueella on?
millaiset ovat odotukset virkistyskäytön muutokselle?
seurojen ja yhdistysten toimintaan kohdistuvat vaikutukset? (metsästysseura, urheiluseurat ym.)

Elämäntapa ja yhteisöllisyys

yhteisöllisyyden kokemukset ja sosiaaliset verkostot alueella
muutokset yhteisöllisyydessä, onko?
mahdollinen eristyneisyyden tunne, kehen kohdistuu?
muutokset turvallisuuden tunteessa, kehen kohdistuu?

Palveluiden tavoitettavuus

yhteyksien paraneminen tai heikkeneminen
vapaa-ajan vieton mahdollisuudet, muutokset

Taloudelliset vaikutukset ja vaikutukset elinkeinoihin

vaikutukset yksilöiden taloudelliseen tilanteeseen (omaisuuden arvo)
matka-aikojen lyhenemisen/pitenemisen taloudelliset vaikutukset?
vaikutukset maa- ja metsätalouteen
vaikutukset työllisyyteen, välilliset ja välittömät (uusyritystoiminta, olemassa olevat yritykset)

Loma-asukkaat, matkailuelinkeino

loma-asuntojen saavutettavuus

loma-asuntojen viihtyvyys
ulkoilu- ja samoilumahdollisuudet loma-asutuksen läheisyydessä
muut mahdolliset vaikutukset

Ruuhkaisuus ja liikenneturvallisuus

paraneeko sujuvuus?
ruuhkaisuuden vaikutukset liikenneturvallisuuteen?
työ-, koulu-, ostos- ja asiointimatkojen liikenneturvallisuus
liikenneturvallisuus tunnelissa (sairaskohtaukset, tulipalot, kolarit tunnelissa)
kiertoliittymien vaikutukset

Rakentamisaikaiset vaikutukset

työmaan läheisyydessä olevien rakennusten tarkastukset
työmaa-aikainen sujuvuus ja turvallisuus

Toimenpide-ehdotukset

toimenpide-ehdotukset yleissuunnitelman suhteen?

Seuranta

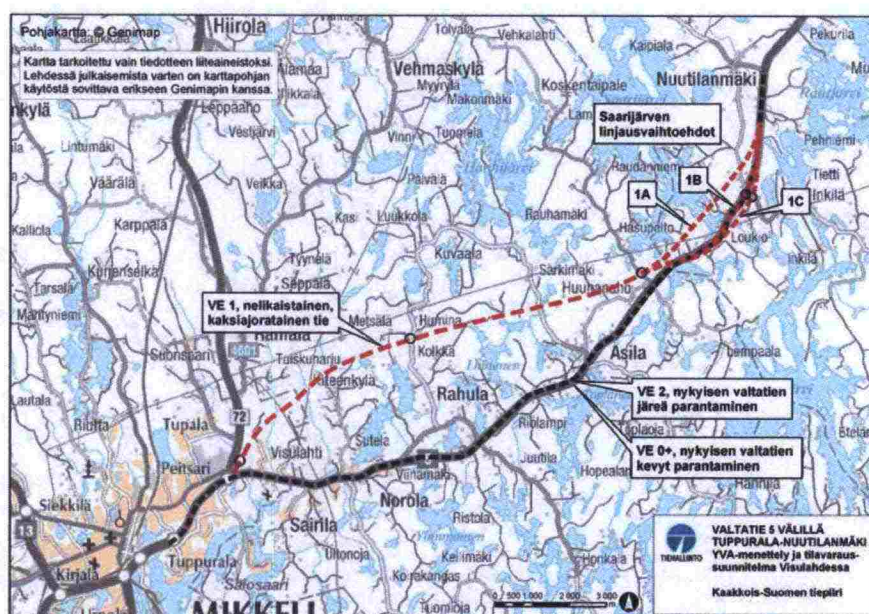
miten ihmisiin kohdistuvien vaikutusten seuranta tulisi toteuttaa?

Sana on vapaa! Muuta, mitä?

LIITE 2. KUTSU MAASTOKÄYNNILLE

Kutsu MAASTOKÄYNTI ASUKKAILLE JA MAANOMISTAJILLE 19.10.2005

Kaakkois-Suomen tiepiiri tekee parhaillaan lakisääteistä ympäristövaikutusten arviointia (YVA-menettely) valtatie 5 parantamisesta Mikkelin Tuppuralan ja Juvan Nuutilanmäen välillä. YVAssa tutkitaan valtatie 5 linjausvaihtoehtoja ja arvioidaan niiden merkittävimmät vaikutukset. Tutkittava uusi maastokäytävä (VE 1) perustuu vuonna 1992 toimenpidepäätöksellä hyväksytyn yleissuunnitelman mukaiseen ratkaisuun. YVA-ohjelmavaiheen ja siitä saadun palautteen perusteella tutkittavia vaihtoehtoja on tarkennettu. **Uutena vaihtoehtona suunnittelussa tutkitaan myös nykyisen valtatiejärjestelmän parantamista (VE 2), joka käytännössä tarkoittaa valtatie parantamista nelikaistaiseksi tieksi eritasoliittymineen ja rinnakkaisteineen likimain nykyisellä paikallaan.** Tutkittavat vaihtoehdot on esitetty oheisessa kuvassa.



Osana valtatie YVAn vuoropuhelua järjestämme maastokäynnin ja siihen liittyvän keskustelutilaisuuden alueen asukkaille, maanomistajille ja muille asiasta kiinnostuneille keskiviikkona 19.10.2005 alkaen klo 13.00. Maastokäynti on jatkoa YVA-ohjelmavaiheen maaliskuun ryhmätyöskentelytilaisuuksille ja kesäkuun maastokäynnille. **Maastokäynnin kohteet sijoittuvat nykyiselle valtatielle liittyen suunnitteluvaihtoehtoihin VE 0+ ja VE 2.**

Tavoitteena on tutustua suunniteltaviin toimenpidekohteisiin maastossa yhdessä suunnittelijoiden kanssa ja keskustella toimenpiteiden vaikutuksista. Maastokäynnin käytännön järjestelyistä vastaa konsulttina Sito-konsultit Oy, jossa asiantuntijana toimii sosiologi Mirka Vihavainen.

Maastokäynnin alustavat kohteet ja päivän aikataulu (katso tarkempi sijainti liitekartasta).

| Paikka | | Aika |
|--------|---|------------------|
| 1. | Visulahti: Visulahden matkailukeskuksen parkkipaikka | Klo 13.00 |
| 2. | Rahula | Klo 13.30 -16.30 |
| 3. | Huuhanaaho | |
| 4. | Särkämäinen (Kesäkahvio Matkaetappi) | |
| 5. | Sairilan koulu | |
| | Keskustelu maastokäynnin annista ja yhteenveto. | Klo 16.30 |
| | Työskentelyä pienryhmissä. | Klo 17.00-19.00 |

Maastokäynnin kohteisiin voi käydä tutustumassa maastossa myös etukäteen. Kohteita voidaan lisätä tarvittaessa.

Maastokäynnin lopuksi kokoonnutaan Sairilan koululle, jossa keskustellaan ja tehdään yhteenveto maastokäynnin annista. Esitettjä tien parannustöiden toimenpiteitä käydään läpi pienryhmissä. Ryhmätyöskentelyn tavoitteena on miettiä mahdollisia haittoja asutukselle ja asukkaiden toiminnoille sekä ideoida toimenpiteitä haittojen vähentämiseksi. Ryhmätyöskentelyn tuloksia esitellään tilaisuudessa muille ryhmille. Olet tervetullut Sairilan koulun tilaisuuteen, vaikka et ehtisi mukaan maastokäynnille.

Pyydämme ilmoittautumaan maastokäynnille ja siihen liittyvään keskustelutilaisuuteen 14.10. mennessä puhelimitse Mirka Vihavaiselle, gsm 050 590 8020. Ilmoitathan myös mikäli haluat liittyä mukaan joistakin muista paikoista kuin Visulahdesta.

Maastokäynnin aikana voit myös soittaa Tiina Kähölle, gsm. 040 591 3847

Tervetuloa osallistumaan ja vaikuttamaan valtatie 5 suunnitteluun!

Ystävällisin terveisin

Pekka Hämäläinen

Kaakkois-Suomen tiepiiri

Puh: 0400 173 148



ISSN 1459-1553
ISBN 951-803-749-3
TIEH 3201009-v